

AGOSTINO PORRETTO
(*Dirigente Generale del Dipartimento Turismo,
Sport e Spettacolo della Regione Siciliana*)

ANALISI DI ALCUNI SETTORI STRATEGICI: IL TURISMO

Il tema oggetto del Convegno ci porta direttamente ad affrontare la questione dello sviluppo del Mezzogiorno facendo riferimento ai due settori ritenuti “di punta” per l’economia del Paese e per il futuro dello sviluppo locale: le infrastrutture ed il turismo.

Si tratta di due comparti che mostrano una chiara complementarietà: è evidente, infatti, come le zone turistiche dotate di infrastrutture e di sistemi di comunicazione efficienti affrontino con maggiore competitività le sfide del mercato. In questo senso la componente infrastrutturale del sistema dei trasporti rappresenta un’importante economia esterna che contribuisce non soltanto a qualificare il prodotto turistico, ma che ne costituisce addirittura fattore primario.

Eppure, la complessa realtà del Mezzogiorno – ed inevitabilmente anche quella della nostra Isola – ci propone un quadro caratterizzato da elementi di “sofferenza” strutturale ed infrastrutturale che indeboliscono la competitività delle nostre destinazioni rispetto ad altre aree dell’Italia e del bacino europeo, talvolta persino meno dotate sotto il profilo della potenzialità dell’offerta. Se dovessimo limitarci ad esaminare la qualità intrinseca delle nostre risorse, potremmo certamente affermare il nostro ruolo di *leader* mondiali dell’offerta turistica: le emergenze storico-artistiche, i paesaggi e le tradizioni culturali che compongono il “prodotto Sicilia” esercitano infatti un richiamo fortissimo sull’immaginario di ogni potenziale turista. Lo ha dimostrato anche un’indagine condotta pochi anni fa dalla Doxa per conto del Dipartimento del Turismo (“La Marca Ita-

lia”), secondo la quale la Sicilia – peraltro unica Regione con la Toscana ad essere percepita in quanto tale – era tra le destinazioni che, più delle altre, era conosciuta e “desiderata” dal *panel* intervistato.

Eppure la stessa ricerca faceva osservare come tra il desiderio espresso dal pubblico e l’effettiva scelta della Sicilia come meta di viaggio esista un vero e proprio *gap*. La “rendita di posizione” nel turismo, appare evidente, non paga più; così il deficit infrastrutturale del territorio siciliano viene percepito dai turisti come “punto debole” per la mobilità di lungo e medio raggio, con ripercussioni negative sull’immagine della destinazione.

Dunque i trasporti come “nodo da sciogliere”, soprattutto per la Sicilia, a ragione della sua perifericità geografica e della sua natura insulare. Ma questa perifericità può tradursi in una centralità allorquando spostiamo il baricentro della politica dello sviluppo turistico riferendoci al “sistema mediterraneo”, con il quale ci si dovrà confrontare nei prossimi anni.

Se è vero che il Mediterraneo è il “lago” turistico (almeno nella definizione metaforica che ne danno gli studiosi delle macrodinamiche turistiche) più visitato al mondo e che la nostra Isola è al centro di quel lago, non deve apparire scontato pensare alla Sicilia come potenziale snodo di flussi turistici e come destinazione *leader* nel panorama internazionale. L’offerta turistica siciliana, infatti, è la sintesi perfetta e l’espressione singolare del turismo mediterraneo, pilota dello sviluppo dell’intera area transnazionale. Né va sottovalutato il ruolo che la nostra Isola può rivestire in un contesto geo-turistico di più ampio respiro, come testimoniato dall’eccezionale *trend* positivo che negli ultimi anni ci ha permesso di superare – in termini di arrivi e di presenze – le *performance* fatte registrare dalle altre regioni del Mezzogiorno.

In effetti in tema di accessibilità al prodotto e di mobilità turistica, la Sicilia è una realtà ancora contrassegnata da forti ritardi e da squilibri territoriali (costa/interno, zone turisticamente mature/zone in via di sviluppo, aree metropolitane/aree rurali, ecc.). Le criticità, com’è noto, riguardano praticamente tutte le forme di accessibilità (aerea, ferroviaria, marittima e stradale) e l’offerta strut-

turale di diretta fruizione turistica (come nel caso dei porticcioli e della ricettività alberghiera): questi fattori condizionano in maniera significativa lo sviluppo dell'isola, paradossalmente mai come oggi proiettata verso importanti traguardi di crescita economica proprio grazie alla forza attrattiva del settore turistico.

Naturalmente molto deve essere fatto sul fronte del potenziamento delle dotazioni infrastrutturali e delle reti di servizio; ma la strada è già stata tracciata dalle recenti iniziative legislative e dagli strumenti della programmazione comunitaria: è il caso della c.d. Legge "Obiettivo", e cioè della n. 443/2001, dell'accordo di Programma Quadro Stato-Regione Siciliana riguardante la materia dei trasporti e, per quanto riguarda la portualità turistica, della Misura 4.20 del POR Sicilia 2000-2006. In particolare, la Misura 4.20 è destinata ad interventi di completamento e riqualificazione delle strutture di portualità turistica esistenti, che in concreto sono state individuate sulla base delle risultanze degli studi di settore – condotti dal prof. Malandrino e dal prof. Loy Puddu – attraverso l'approvazione del Piano di sviluppo della nautica da diporto avvenuta nel 2001. Una riflessione meritano anche gli aspetti legati alla sostenibilità degli interventi di infrastrutturazione del territorio. L'eco-compatibilità degli investimenti non deve essere considerata soltanto un traguardo al quale devono puntare le politiche di sviluppo ma, piuttosto, un valore aggiunto, un *plus* che arricchisce l'offerta e ne esalta la forza attrattiva trasformando il territorio in prodotto turistico vero e proprio. Certo, si tratta di conciliare sviluppo economico e difesa dell'ambiente, di individuare le priorità dello sviluppo garantendo una fruizione razionale del territorio e tenendo comunque presente che il bene turistico - e cioè la risorsa culturale o ambientale - deve poter svolgere la sua naturale funzione di rappresentazione dell'identità ma, nel contempo, anche quella di creatore di ricchezza per le comunità locali.

Affrontare la questione delle infrastrutture in Sicilia significa anche parlare del Ponte sullo Stretto in una prospettiva di sviluppo turistico del territorio. Certamente in primo luogo va garantita l'eco-compatibilità dell'intervento: siamo tutti convinti che, per

un'opera di così grande portata, vadano mitigati al massimo i fattori di impatto ambientale.

Ma, posto ciò, vorremmo qui sottolineare due aspetti che attengono più direttamente alla funzione turistica dell'opera che si andrà a realizzare: innanzitutto va detto che il Ponte, in quanto tale, costituirà di per sé un'attrazione turistica di fortissimo impatto su quell'immaginario collettivo che, grazie al potere delle immagini, determina le scelte di viaggio di milioni di turisti. I luoghi del turismo, infatti, sono fatti di paesaggi che contengono anche le opere della contemporaneità, perché questa è parte della nostra storia.

In secondo luogo, l'infrastruttura di cui parliamo può costituire il legame tra due sistemi, quello siciliano e quello calabrese, che mostrano potenzialità non soltanto economiche ma anche, dal nostro punto di vista, turistiche; perché se oggi parliamo di sistemi come strumenti potenziali di sviluppo di territori (da quelli locali a quelli transnazionali, come nel caso del Mediterraneo), dobbiamo anche creare le condizioni perché questi sistemi si relazionino e possibilmente si integrino per essere maggiormente competitivi in un mercato sempre più globalizzato. In questo senso, un'opera come quella del Ponte sullo Stretto può rappresentare "l'anello di congiunzione" tra due realtà diverse ma, allo stesso tempo, affini (sulla base dell'appartenenza ad un Mezzogiorno che vuole crescere).

D'altra parte, abbiamo già avuto occasione in altre sedi di sostenere un'interpretazione delle dinamiche turistiche che vede nelle dotazioni strutturali ed infrastrutturali un "perno" strategico, attorno al quale sistemi turistici ed altre entità territoriali possono organizzarsi per valorizzare e promuovere turisticamente aree altrimenti considerate marginali.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Ringraziamo il Direttore Porretto anche per i risultati concreti di cui ha parlato stamane e diamo inizio al dibattito.

